

Luftfahrtliteratur

Neuheiten



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge Von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu für jedes Muster farbige, ganzseitige, detail- und maßstabgetreue Dreiseitenansichten von Martin Simons.

208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover ISBN 978-3-9814977-9-3

45,00 €



Asiago 1924 Internationaler Segelflugwettbewerb

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Papenmeyer von Segelflughistoriker Vincenzo Pedrielli. Mit 90 professionellen zeitgenössischen Fotografien, dazu detail- und maßstabgetreue, ganzseitige Dreiseitenansichten aller beteiligten Flugzeuge vom britischen Experten Vincent Cockett sowie humorvolle Aquarelle von Werner Meyer.

144 farbige Seiten, fester Einband 220 x 300 mm, dreisprachig, englisch, deutsch, italienisch ISBN 978-3-9814977-7-9

29.00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganseitige, detail- und maßstabgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, Hardcover



Band 1, 1920 bis 1945 256 Seiten ISBN 978-3-9806773-6-2 45,00 €

Band 3, 1965 bis 2000 272 Seiten ISBN 978-3-9808838-0-1 45.00 €





Handbuch des Segelkunstflugs Die Hohe Schule des Segelflugs

Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren. 128 Seiten, 185 x 240 mm,

Hardcover, ISBN 978-3980677356 29.00 €



Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn - Germany Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012 eqip@eqip.de · www.eqip.dea

Weitere Bücher im Onlineshop auf www.eqip.de



MIT UNS LANDEN SIE SICHER!

Rettungsfallschirme für Segel- und Motorflug.







** NEU seit 2015.

Rettungsfallschirm RE-5L Serie5⁺

- höchster Tragekomfort durch ergonomisch geformtes Gurtzeug und einfache Größenverstellung
- serienmäßige Ausführung in hochwertigem Cordura
- geringes Packmaß und Gewicht
- bewährtes Kappendesign mit sanfter Entfaltung und sicherer Funktionsweise

optional erhältlich:

- · Komfortpolster mit aufblasbarer Lordosestütze
- erweiterte Farbpalette
- · personalisierte Stickerei

***** Made in Germany

5 Jahre Garantie mit SPEKON-Prüfung!

Total normal oder was?



Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, liebe Leserinnen und Leser,

Gleich zwei – wie wir vom Flugvirus Infizierte meinen – sensationelle Ereignisse stehen im Fokus dieser Ausgabe: der fantastische Flug der Solar Impulse 2 über den Pazifik und der härteste Gleitschirm-Wettbewerb der Welt, die Red Bull X-Alps. Während wir in der Redaktion beide Ereignisse fast Tag und Nacht online verfolgten, fanden sie in der breiten medialen Öffentlichkeit weitaus weniger Beachtung. Von der Pazifiküberquerung berichtete die Presse eher brav und hauptsächlich mit Fokus auf die gebrochenen Rekorde für die längsten Flüge. Wenig Begeisterung für die unglaubliche Tatsache, dass dieses Flugzeug allein mit Sonnenenergie!, einem Perpetuum mobile gleich, unendlich lange in der Luft bleiben kann – und auch wenig Anerkennung und Bewunderung angesichts der enormen Leistung des Teams und der Strapazen des Piloten André Borschberg.

Eine Alpenquerung von Salzburg nach Monaco per Gleitschirm und zu Fuß, mit Überlandflügen von täglich bis zu 200 km und Läufen bis zu 100 km! Man sollte meinen, dass Sportredaktionen solche Spitzenleistungen dankbar aufgreifen, zumal Red Bull mit seinem professionellen Presseteam alle Infos, Videos und Fotos aktuell bereithält – Fehlanzeige: so gut wie keine Berichterstattung über diese "inoffizielle Weltmeisterschaft" außerhalb der Fachpresse.

Woran liegt es? An der Masse der Informationen, die dank neuer Medien im Sekundentakt auf uns einprasseln? Nicht "sensationell" genug oder zu wenig Mainstream? Wie dem auch sei und hier schon mehrfach festgestellt: Fliegen – in all seinen Formen – hat in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr den exklusiven Platz wie noch vor Jahren und, so bitter uns das ankommt, deutlich an Attraktivität verloren.

Wir werden trotzdem auch in Zukunft mit Engagement und Begeisterung von den vielen kleinen und großen flugsportlichen Ereignissen berichten und freuen uns wie immer auf viel Input von der Basis.

Übrigens, das nächste spannende Ereignis steht kurz bevor: das härteste Ballon-Rennen der Welt, der Gordon Bennett Cup, Start am 28. August in Pau/Frankreich und natürlich auch online verfolgbar.

Und zum Schluss – last not least – den Wunsch und Rat: Lassen Sie uns weiterhin das Fliegen genießen, ganz unabhängig von Höchstleistungen, und den Genuss – wie der Trike-Flieger in dieser Ausgabe – mit den "LuftSportlern" teilen.

Klaus Fey

Großes Titelfoto:

© Red Bull Media House

Kleine Fotos, von links nach rechts:

Kathi Suthau, Egon-Manfred Paech, © Solar Impulse | Revillard | Rezo.ch

Foto Editorial: Bill Batesole

Inhalt

| | • |
|------------------------------------|----|
| Luftsportgeräte-Büro | |
| Tipps zur Scheinverlängerung | 10 |
| FAI | |
| | 11 |
| Neues aus dem Weltluftsportverband | 11 |
| Innovation | |
| Solar Impulse landet in Hawaii | 12 |
| Illévalaichtélug | |
| Ultraleichtflug | |
| Drachen-Trike-Rundflug | 13 |
| Umweltpreis der FAI | 15 |
| Erstflug Elektro Gyrokopter | 15 |
| Landesverbände | |
| Bremen | 16 |
| Hamburg | 21 |
| Niedersachsen | 23 |
| Rheinland-Pfalz | 31 |
| Motorflug/Motorsegler | |
| DM Motorkunstflug in Gera | 40 |
| Valentin-Taifun-Treffen | 41 |
| vacentin raman recircii | |
| Segelflug | |
| Babytreffen in Achmer | 42 |
| Drachen/Gleitschirm | |
| Red Bull X-Alps | 44 |
| DHV Hang Gliding Meeting 2015 | 44 |
| | |
| Leserbriefe/Kleinanzeigen | 46 |
| Impressum | 46 |
| | |

Ausschreibungen

"Ideenflug" – Wettbewerb der Airbus Group

Noch bis zum 16. September können Schüler zwischen 12 und 18 Jahren Ihre Ideen für die Zukunft der Luft- und Raumfahrt einreichen. Gefragt sind Ideen für die Zukunft der Luft- und Raumfahrt? Wie fliegen und reisen wir künftig am Himmel und im All? Wie kann die Luft- und Raumfahrt umweltfreundlicher, effizienter, komfortabler und sicherer werden. Gefragt sind kleine und große Ideen. Teams von zwei bis fünf Schülern, auch mehrere Teams aus einer Schul-AG, Schulklasse, außerschulischen Arbeitsgemeinschaft, zum Beispiel in ei-

<u>Ideenflug</u>

nem Jugendclub oder Verein, sind erlaubt. Ihren Teilnahmebeitrag können Teams auf der Internetseite des Wettbewerbs (www. airbusgroup-ideenflug.de) hochladen. Das können Texte sein, Fotos, aber auch Videos, Audiodateien, Präsentationen, Bilder und Grafiken.

Ouelle und weitere Informationen auf: www.airbus-ideenflug.de

Fair-Play-Preis des Deutschen Sports

Der Fair Play Preis des Deutschen Sports wird gemeinsam vom Bundesministerium des Innern, dem Deutschen Olympischen Sportbund und dem Verband Deutscher Sportjournalisten vergeben. Mit dem Preis werden Personen, Vereine und Initiativen ausgezeichnet, die sich im Bereich des Fair Play besonders stark engagieren. Dabei sollen die Preisträger als Vorbilder für die Gesellschaft gelten und den toleranten Umgang miteinander symbolisie-

Bis zum 31. Dezember 2015 können Vorschläge gemeldet werden.

Mehr unter: www.fairplaypreis.de

Videowettbewerb zum Segelfliegertag

Unter dem Motto "Faszination Segelflug" schreiben die Bundeskommission Segelflug und die Fliegergruppe Freudenstadt einen Video-Wettbewerb aus. Das Thema der Beiträge ist frei, der Fantasie und Kreativität sind keine Grenzen gesetzt. Mitmachen lohnt sich. Neben einem tollen Hauptgewinn gibt es viele attraktive Preise.

Die schönsten Videos werden auf dem Segelfliegertag vor großem Publikum gezeigt. Die Videos dürfen maximal vier Minuten lang sein. Jeder darf mitmachen und seinen Beitrag mit dem ausgefüllten Anmeldeformular einreichen. Einsendeschluss für alle Beiträge ist der 30. September 2015. Informationen und Anmeldeformular auf



www.deutscher-segelfliegertag.de

Sportkarriere als Sportsoldat

Sportsoldaten sind junge Frauen und Männer, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Damit ermöglicht die Bundeswehr den Nachwuchssportlern – ein sehr intensives, professionelles Training und so eine erfolgversprechende

sportliche Weiterentwicklung. Auch Segelflieger können sich um Plätze bewerben. Als Sportsoldat bis du meist für ein Jahr Mitglied des geförderten Teams. Jetzt bewerben! Bis zum 20. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen um einen Platz als Sportsoldat an.

Informationen und Bewerbungsformblatt finden Interessenten hier

http://daec-segelflug.de/index. php/37-sportsoldaten/3-nutze-deinechance-karrierestart-als-sportsoldat



Aus der DAeC-Bundesgeschäftsstelle

Udo Beran wird Generalsekretär

Udo Beran wird der neue Generalsekretär des Deutschen Aero Clubs. Ab dem 1. Juli 2015 übernimmt der 48-Jährige die Aufgabe in der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig.

Wirtschaftsingenieur Udo Beran bringt umfangreiche Managementerfahrung aus der privaten Wirtschaft und dem öffentlichen Dienst mit. In verschiedenen Führungspositionen hat er namhafte Verkehrsunternehmen geleitet und sich mit Fragen der Mobilität und Daseinsvorsorge beschäftigt. Auch die politische Arbeit ist Beran vertraut. Zu seinen bisherigen Aufgaben gehörte auch die Vertretung von Unternehmensinteressen gegenüber Politik und Verwaltung.

Als Motorflugpilot und Flugzeughalter kennt Beran die aktuellen Themen der Luftsportler aus eigener Erfahrung: "Ich freue mich auf die neue Herausforderung. Ein wichtiger Schwerpunkt der DAeC-Arbeit ist die politische Interessenvertretung. Wir müssen in den verantwortlichen Gremien, bei den verschiedenen Behörden und den politischen Entscheidern präsent sein und für akzeptable Bedingungen kämpfen. Dieses Engagement ist notwen-



dig, damit der Luftsport in Deutschland und Europa eine sichere Zukunft hat. Mein Ziel ist es, gemeinsam mit dem Vorstand, den Bundeskommissionen und den Mitgliedsverbänden sowie den Mitarbeitern der Bundesgeschäftsstelle den Interessen des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt eine deutlich wahrnehmbare Stimme zu verleihen."

Datenerhebung bei Piloten und Haltern

Die EU will es wissen: Zahlen, Daten und Fakten der Allgemeinen Luftfahrt. Dafür hat sie eine Studie zum Betrieb von Luftfahrzeugen in Europa in Auftrag gegeben. Alle Piloten sind eingeladen, sich zu beteiligen. Die Umfrage wird in 23 Sprachen – auch in deutscher Sprache – angeboten. Mit diesen Daten soll ein Gesamtüberblick über alle europäischen Luftfahrzeuge im Rahmen der Initiative für einen Fahrplan für die allgemeine Luftfahrt (GA Roadmap)

erstellt werden. Die Zusammenarbeit von EASA, nationalen Luftfahrtbehörden und Verbänden der Allgemeinen Luftfahrt ist von entscheidender Bedeutung für die erfolgreiche Umsetzung dieser Initiative.

Als Ziele der Studie gibt die EU an: "Entwicklung von weniger aufwändigen, einfacheren und besseren Vorschriften für die Allgemeine Luftfahrt auf der Grundlage realer Daten. Ermittlung von Sicherheitsrisiken und Problembereichen und Unter-

stützung und Überwachung von Wachstum und Nachhaltigkeit der allgemeinen Luftfahrt."

Der DAeC sieht hier eine Chance für seine Mitglieder, die finanziellen Auswirkungen der EU-Regulierung der Europäischen Kommission darzustellen.

Link zur Umfrage auf:

www.luftsportmagazin.de





Wartung und Reparatur von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen in Holz- Gemischt- und FVK-Bauweise



Herstellung von Baugruppen für Flugzeuge in Holzbauweise Spezialisiert auf Reparaturen an Oldtimern



Jahresnachprüfung von Motorseglern, Segel- und UL-Flugzeugen



Zertifiziert nach EASA Part F und G.; zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II. Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



Bahnhofstr. 44 54518 Sehlem



Telefon: 06508 - 91 98 295 Fax: 06508 - 91 98 296 www.ltb-follmann.de info@ltb-follmann.de



Diverses

Chancen der Vereinsfinanzierung -4. Jenaer Sportmanagement-Tagung

Der Lehrstuhl für Sportökonomie und Gesundheitsökonomie an der Friedrich-Schiller-Universität richtet diese am Freitag. dem 04.09.2015 (Beginn 15:00 Uhr, in der Aula des Universitätshauptgebäudes, Fürstengraben 1, 07743 Jena), unter dem Motto "Sports meet Management" aus.

Der Schwerpunkt der diesjährigen Tagung ist das Thema "Chancen der Vereinsfinanzierung". Namhafte Referenten aus Wissenschaft und Praxis werden im Rahmen des Events innovative Wege vorstellen, wie Sportvereine Mittel außerhalb der Mitgliedsbeiträge für ihre Zwecke generieren

können. Die Beschäftigung mit Fundraising, Sponsoring und öffentlicher Förderung bildet demnach den inhaltlichen Rahmen der Fachtagung, die in zwei Sessions und einer Podiumsdiskussion unterteilt wird

Weitere Informationen und das ausführliche Programm finden Sie unter

www.tagung-jena.de

Bei Fragen zur Anmeldung wenden Sie sich bitte an meine Mitarbeiterin, Frau Janett

sportoekonomie@uni-jena.de

Aerotour Sazena 2015

Die Aerotour Sazena findet in diesem Jahr zusammen mit Fliegerfreunden aus Tschechien vom 28. bis 30. August 2015 statt. Als am 30. August 1991 einige Motorsegler aus der Oberpfalz den ehemaligen "Eisernen Vorhang" Richtung Osten zur ersten Aerotour Sazena überflogen, dachte kaum jemand daran, dass diese Veranstaltung in Zukunft ein "Dauerbrenner" würde. Durch den Wegfall von Flugplanpflicht und Auslandsabfertigung sind die Rahmenbedingungen ganz hervorragend. Weitere Auskünfte zur Aerotour Sazena finden sich im Internet unter

http://www.sazena.com

Kontaktadresse in Deutschland:

Egolf Biscan, Telefon: +49 9401 949 9793 email: aerotour@sazena.com

Ab 01.01.2018 - Funkgeräte mit 8,33-khz-Raster

Ab spätestens 01.01.2018 muss jedes Flugzeug in Deutschland ein Funkgerät mit 8,33-kHz-Rasterung eingebaut haben. Auch Bodenstationen sind betroffen und erhalten ab diesem Tag eine neue Frequenz in diesem Raster.

Die Produktionskapazitäten der Funkgeräte-Hersteller und auch der einbauenden Avionik-Betriebe sind begrenzt. Daher sollten Flugzeughalter, Flugplätze und Vereine mit der Umrüstung nicht bis zum Schluss warten. Es besteht sonst die Gefahr, dass dann die Geräte nicht lieferbar sind bzw. lange Lieferzeiten haben. Dann müssen die Flugzeuge letztendlich am Boden bleiben. Auch wird sich die Preissituation der Funkgeräte mit Sicherheit eher nach oben als nach unten entwickeln.

Als Ausrüster für Segelflieger, Motorflieger, Motorsegler und Uls bietet Ülis Segelflugbedarf folgende Umtauschaktion an: Beim Kauf eines neuen Becker AR 6201 mit 8,33-kHz-Raster nehmen wir Ihr AR4201 oder AR3201 zurück und verrechnen je nach Zustand bis zu 325 Euro. Die Tauschaktion gilt nur für voll funktionsfähige und äußerlich unbeschädigte Funkgeräte Becker AR4201 oder AR3201 aller Baujahre. Becker prüft die Geräte und gibt, abhängig vom Gerätezustand, einen Ankaufpreis, den Ülis Segelflugbedarf dann gutschreibt. Geräte, die Becker nicht als Tauschgeräte akzeptiert, werden zurückgeschickt.

Die Aktion gilt bis zum 31.12.2015. Falls Sie beim Kauf eines AR6201 ein AR4201 oder AR3201 zurückgeben möchten, sollte dies vor der Bestellung angekündigt werden.

Airshow Breitscheid am 29. und 30. August 2015

Nach gelungenen Veranstaltungen 2010 und 2012 organisiert die Luftsportgruppe Breitscheid Haiger e.V. wieder einen Flugtag. Hier nur einige wenige Auszüge aus dem attraktiven Programm: Hawker Hurricane, Red Devils der belgischen Luftwaffe, Spitfire MK IX und Beech-18 vom fliegenden historischen Museum der niederländischen Luftwaffe, Cartouche Dore der Französischen Luftwaffe, eine MI-24 der Tschechischen Luftwaffe, Flugzeuge und Helikopter von Luftwaffe, Bundespolizei und SAR, das Amphibium PBY-5A Catalina aus den Niederlanden, die "Eichhörner" auf Extra 330 LT, Segelkunstflug mit Michael Göst (Lo 100) und Christoph Zahn (DFS Habicht)

http://2015.airshow-breitscheid.de/



Tag des Denkmals in Bückeburg

Mit "Faszination Segelflug" präsentiert Bernd Vogt seit einigen Jahren einem großen Publikum Modell- und manntragende Segelflugzeuge. Im letzten Jahr konnten die Zuschauer alle drei flugfähigen DFS-Habichte bewundern. In diesem Jahr kommen denkmalgeschütze Segelflugzeuge aus ganz Deutschland vom 11. bis 13. September zum Segelfluggelände des LSV Bückeburg-Weinberg.

Modellflug

Club-Pylon-Wettbewerb in Schorndorf

Am 26./27. September veranstalten die Schorndorfer Modellflieger einen Club-Pylon-Wettbewerb. Innerhalb von 4 min gilt es, die 270 m lange Dreiecksstrecke so oft wie möglich zu umrunden. Geflogen wird

in den Verbrennerklassen Sport und Unlimited sowie in der Elektroklasse. Es gelten die Regeln 2015 dieser Wettbewerbsserie, Details unter http://m.club-pylon.de.tl/ Reglement.htm

Spitzenerfolge deutscher Modellflugpiloten

Bei der FAI-Weltmeisterschaft im Fernlenkflug für Hubschrauberflugmodelle in den Klassen F3C-Kunstflug und F3N-Freestyle Anfang Juli in Österreich verteidigte der amtierende Weltmeister Eric Weber (F3N) erfolgreich seinen Titel. Die Teams der beiden Klassen wurden jeweils Vize-Weltmeister in der Mannschaftswertung.

Neuer Deutscher Rekord

Bruno Stükerjürgen hat mit 56,61 Sekunden einen neuen Geschwindigkeitsrekord in der Klasse F3D-Pylon-Rennmodelle mit Kolbenmotor aufgestellt. Dafür hat er sein Modell zehn Runden um einen Dreiecks-Kurs

(Umfang 400m), der durch Pylone gekennzeichnet ist, gesteuert. Die vorgeschriebene Gesamtflugstrecke beträgt 4000m. Das Modell erreichte dabei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 255 km/h.

Flugmodelle in Kontrollzonen

In der Umgebung von Flughäfen müssen Modellflieger Bestimmungen der Flugverkehrskontrollfreigaben beachten. In NfL 1-437-15 hat die DFS dies veröffentlicht. "Der Aufstieg von Flugmodellen bedarf bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraumes nach §16a Abs.1 Nr.2 LuftVO einer Flugverkehrskontrollfreigabe." Die Freigabe zur Nutzung des kontrollierten Luftraumes innerhalb von Kontrollzonen an den internationalen Verkehrsflughäfen von Flugmodellen mit einer maximalen Masse von höchstens fünf Kilogramm gilt als erteilt, wenn der Flugbetrieb in einer Entfernung von mindestens 1,5 Kilometer zur nächsten Begrenzung des Flugplatzes stattfindet und eine Flughöhe von 30 Meter über Grund nicht überschritten wird. Dabei gelten besondere Auflagen, unter anderem, dass während der gesamten Flugdauer das Flugmodell vom Steuerer zu beobachten und in Sichtweite zu halten ist. Ferngläser, On-Bord-Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite.

Nachruf

Dominique Méreuze

"Er ist zu seinem letzten Flug gestartet." So steht es in der kurzen Nachricht zum Tod von Dominique Méreuze, dem Präsidenten des Französischen Ultraleichtfliegerverbandes FFPLUM. Diesen Verband und damit die Freiheit des ultraleichten Fliegens zu erhalten, das war seine große Lebensaufgabe. Gemeinsam mit dem ebenfalls verstorbenen Briten Keith Negal, dem DULV-Vorsitzenden Jo Konrad und BUKO-Vorsitzenden Wolfgang Lintl legte er 2004 den Grundstein für die European Microlight Federation (EMF), in der inzwischen fast alle europäischen UL-Verbände zusammengeschlossen sind. Sein

Ziel war es, die bisherige Freiheit gegen die Regulierungsbestrebungen der EU und der EASA zu verteidigen. Auch wenn gelegentlich aus den eigenen Reihen Stimmen laut wurden, "irgendwie" zu einer Vereinheitlichung der gesetzlichen Bestimmungen zu kommen, hat er sich mit großer Vehemenz zwar für die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen und Zulassungen über Ländergrenzen hinweg eingesetzt, aber stets die nationale Unabhängigkeit verteidigt.

Obwohl die EMF für 40.000 Mitglieder spricht, war ihm früh klar, das Lobbyarbeit eine breitere Basis benötigt. Er war

Vizepräsident der Organisation Europe Air Sports (EAS) und hat dort für den Gedanken gefochten, mit weniger Regeln und mehr Selbstverantwortung die Freiheit des Fliegens zu erhalten. Dominique Méreuze war ein französischer Europäer: stolz auf seine eigene Nation und doch völkerverbindend und offen für die europäischen Nachbarn. Sein Engagement, seine Visionen und seine Leidenschaft für unseren leichten Luftsport werden nicht nur dem französischen Verband fehlen. Dominique Méreuze starb am 10. Juni im Alter von 67 Jahren in Gap/Frankreich.



Funkgeräte 8,33 kHz. Jetzt günstig umrüsten. ohne Wartezeiten.





TAUSCHAKTION: AR 3201 und 4201 gegen AR6201

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Ülis Segelflugbedarf GmbH Tel: 06045/950100 info@segelflugbedarf24.de shop.segelflugbedarf24.de

Technik

Kleine Änderungen selbst gemacht

Mit der Decision ED 2015/016/R der EASA wird der Aufwand für typische Instandhaltungsaufgaben deutlich reduziert. Für kleine Änderungen entfällt damit die Notwendigkeit der aufwendigen Beantragung eines "Minor Change".

In den "Certification Specifications for Standard Changes & Standard Repairs (CS-STAN)" werden die Vorschriften für die Durchführung von Standardänderungen und -reparaturen festgelegt. Vor allem für die einfachen Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt wird mit der Anwendung der CS-STAN an vielen Stellen der Aufwand für typische Instandhaltungsaufgaben reduziert.

CS-STAN gilt beispielsweise für die Installation oder den Austausch von Funkstationen, Transpondern und Antennen. Bislang waren für diese Arbeiten die aufwendigen Genehmigungen eines "Minor-Change" notwendig, wenn der Hersteller des Luftfahrzeuges nicht von sich aus eine allgemeine Anleitung in Form einer Technischen Mitteilung veröffentlicht hat.

Die CS-STAN sind ein weiterer Schritt der

EASA auf der "General Aviation Road Map". Ziel dieser Initiative ist es, einfachere, bessere und leichtere Regeln für die Allgemeine Luftfahrt umzusetzen. Das vorliegende Dokument soll in einer zweiten Phase fortgeschrieben werden.

Leider liegen die CS-STAN nur in Englisch vor. Der DAeC hatte während des Kommentierungsprozesses gefordert, diese wichtigen Dokumente auch zu übersetzen. Die EASA hält dies für nicht notwendig.

Wichtige Vereinfachung für ELA 1

Halter von nicht gewerblichen Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse unter 1200 Kilogramm (ELA 1 Flugzeuge) können ihre Instandhaltungsprogramme (IHP) per "Selbsterklärung" genehmigen. Voraussetzung ist ein definiertes "Minimuminspektionsprogramm". Am 27. Juli 2015 tritt die lang erwartete Vereinfachung in Kraft.

In der "Verordnung (EU) 2015/1088 der Kommission vom 3. Juli 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014" sind die Erleichterungen für die Instandhaltungsverfahren für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt festgelegt. Sie ist ein Ergebnis der "Task Force Allgemeine Luftfahrt".

Halter von nicht gewerblich betriebenen ELA-1-Flugzeugen oder -Ballonen brauchen demnach nicht mehr zwingend eine behördliche Genehmigung für ihr Instandhaltungsprogramm. Sie haben die Wahl zwischen dem behördlich genehmigten IHP, der indirekten Genehmigung über eine CAMO oder der Selbsterklärung. Mit der Wahl der Selbsterklärung entfallen in Zukunft auch die Kosten für das Genehmigungsverfahren. Die jährlich vorgeschriebene Prüfung des selbst erklärten IHP erfolgt im Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeitsprüfung des Luftfahrzeuges. Die Selbsterklärung wird Bestandteil der Betriebsaufzeichnungen und muss nicht dem LBA vorgelegt werden. Das LBA wird weitere Veröffentlichungen für die Umsetzung der Verordnung auf seiner Website veröffentlichen.

Informationen: Ralf Keil,

Tel.: 0531/23540-57, r.keil(at)daec.de

Recht

ZÜP – Deutschland zu streng bei Vergabe von Pilotenlizenzen

Am 19. Juni 2015 berichteten die Medien, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfung, die Deutschland von Piloten von Motorflugzeugen und Motorseglern verlangt, nach Einschätzung der EU-Kommission zu streng ist. Dieser Sicherheitscheck stelle eine zusätzliche Anforderung dar, die - so die Brüsseler Behörde - im EU-Recht nicht vorgesehen sei. Deutschland hat nun zwei Monate Zeit, die nationalen Regelungen zu ändern. Andernfalls droht die EU-Kommission mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof in Luxemburg wegen Verletzung von EU-Recht.

ED-R 110 und ED-R 115 aufgehoben

Die bereits deaktivierten Flugbeschränkungsgebiete ED-R 110 (Borkenberge) und ED-R 115 (Haltern) wurden jetzt mit NfL-Bekanntmachung des BMVI zum 01.06.2015 offiziell aufgehoben. Das kommt vor allem dem Flugplatz Borkenberge und dessen Gästen zugute.

Gastflüge - Information des BMVI

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Leitfaden "Fliegen gegen Entgelt" herausgegeben. Vereine und Privatpersonen sollen damit Rechtssicherheit erhalten, unter welchen Bedingungen nichtgewerbsmäßige Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen erlaubt sind.

Welche Lizenzen muss ein Pilot nachweisen, damit er mit Gästen fliegen darf, die sich an den Flugkosten beteiligen? Die Frage verunsicherte viele Vereine. Im Zuge der Einführung der neuen europäischen Lizenzen wurde das Thema noch mal aktuell, da die Rechtsvorschriften einen Interpretationsspielraum zuließen. Mit dem Leitfaden möchte das BMVI nun Sicherheit geben.

Der Leitfaden gibt im ersten Teil eine juristische Herleitung aus dem europäischen und nationalen Recht. Für Segelflug und Ballonfahrt gilt aufgrund eines Opt-out weiterhin bis 2017 nationales Recht. In Tabellen werden konkrete Fälle aufgeführt und die rechtlichen Bestimmungen dazu.

Einige Fakten vorab:

Grundsätzlich gilt, dass alle Piloten gültige Lizenzen mit mindestens drei Starts und Landungen desselben Musters oder derselben Klasse innerhalb der letzten 90 Tage absolviert haben müssen.

Beteiligen dürfen sich die Gäste an den "Flugkosten". Das sind "üblicherweise die reinen Charterkosten beziehungsweise bei Luftfahrzeugen im Eigentum des Piloten die direkten Betriebskosten (Benzin, Öl) des betreffenden Fluges sowie die unmittelbar mit diesem Flug zusammenhängenden Nebenkosten (Landegebühren etc.), durch die Anzahl aller Insassen des Luftfahrzeuges einschließlich des Piloten geteilt". "Kostenteilungsbasis" heißt, dass die Kosten zu gleichen Teilen (den Piloten einschließend) aufzuteilen sind.

Wettbewerbsflüge und -ballonfahrten, das Schleppen von Segelflugzeugen, Schauund Schulungsflüge beziehungsweise -Fahrten sind genehmigungsfrei.

Bislang war nicht klar geregelt, wie lange

der Flug dauern darf. Jetzt heißt es: Die Flugdauer ist vom Betreiber des Luftfahrzeugs festzulegen. Hierbei ist dem Zweck eines Einführungsfluges, der die Erfahrung des Fliegens widerspiegeln soll, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sollten die Art des Luftfahrzeugs sowie die örtlichen Gegebenheiten angemessene Berücksichtigung finden. Als Anhalt sollte die Flugdauer bei motorgetriebenen Luftfahrzeugen ca. 45 Minuten nicht überschreiten. Bei Segelflugzeugen und Ballonen kann die Flugdauer auf Grund der Wetterverhältnisse und/oder des zur Verfügung stehenden Landeplatzes hiervon jedoch erheblich abweichen."

Flüge oder Ballonfahrten einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, das für maximal vier Personen zugelassen ist, sind genehmigungsfrei. Die Aufführung ist nicht vollständig, sie beschreibt nur Standardsituationen. Ausführliche Informationen werden so bald wie möglich veröffentlicht.



Abmessungen



Masse

Rüstmasse: 157 kg max. Abflugmasse: 200 kg max. Flächenbel.: 20 kg/m/ min. Cockpitzuladund: 70 kg max. Cockpitzuladung: 103 kg

BANJO

ab 28.350,00 EUR



Leistungen Höchstgeschw.:

Manövergeschw.: Mindestgeschw.: Höchstgeschwindigkeit bei ausgefahrenen Klappen : geringstes Sinken: beste Gleitzahl: Motor:

Hubraum: Leistung: Tankinhalt: Treibstoff:

Mischungsverhältnis:

136 Km/h 112 Km/h 56 Km/h

112 Km/h 0,7 m/s bei 68 Km/h 27 bei 76 Km/h Hirth F33B 313 ccm 18kW / 6200 rpm

Bleifreies Benzin mit Castrol TTS Öl 50 : 1, oder 2%





Die Fragen zum UL-Schein und mehr

1) Abends oder am Wochenende bekomme ich dann und wann Anrufe von Freunden, von denen man lange nichts mehr gehört hat. Man kennt sich von Flugplätzen und den bisher vergangenen 30 Jahren Fliegerei.

Irgendwann während des Gespräches wird vom Anrufenden dann beiläufig erwähnt, dass der UL-Schein oder die Lehrberechtigung

mal wieder fällig wird. Meist reicht ein kurzer Hinweis, wie man den Antrag auf unserer Website findet, und man kann weiter aus der Vergangenheit plaudern und zukünftige Treffen planen.

Der Weg durch unsere Website zum UL-Schein dürfte im Normalfall nicht zum OV* führen.

Man nehme dazu die folgenden Zeilen, lege diese neben den Rechner und gibt im Internet www.daec.de ein.

Zunächst wählt man auf der Seite des Deutschen Aero Club unsere Abteilung, das Luftsportgeräte-Büro, aus. Sie ist in der oberen Zeile zu finden.



Hat man das direkt angeklickt, gelangt man zur Startseite des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B). Hier wird man vom LSG-B willkommen geheißen und erfährt von Neuigkeiten, die regelmäßig aktualisiert werden.



Die obere Zeile hat sich nun geändert, und man kann die Rubrik "Ausbildung/Lizenzen" auswählen.



(4) Auf der linken Seite sucht man sich danach seine fliegerischen Aktivitäten aus. Dreiachs-UL oder Tragschrauber, Trike, Motorschirm oder Ultraleicht-Segelflieger. Nach dem Anklicken erscheinen die Infos und Anträge zum Thema UL-Schein. Die Erneuerung oder Verlängerung der Lizenz oder Berechtigung dürfte dann kein Problem mehr sein.



5) Ist alles geglückt, empfiehlt sich noch ein Rumstöbern. So gibt es unter "Service" immer wieder neue und interessante Informationen, Kontakte und Adressen. Sehr praktisch ist auch das Suche-Kästchen daneben

Wer sich für Großflugmodelle, Fallschirmspringen, Zulassungen von Ultraleichtflugzeugen interessiert oder gar selbst eins hat, wird auf der Website ebenfalls fündig. Die Dienstleistungen des LSG-B im Deutschen Aero Club sind sehr vielseitig. Viele Themen werden natürlich auch zu Rückfragen führen, und dafür haben wir Telefone und Öffnungszeiten. Die Mitarbeiter des LSG-B freuen sich, Ihnen weiterhelfen zu können.

Sollten nun jedoch die Anrufe meiner Freunde weniger werden, muss ich augenzwinkernd die Infos auf der Website ein wenig mehr verstecken. Jedoch denke und hoffe ich das nicht. Und das nicht nur, weil die alten Fliegerfreunde bequem geworden sind.

* OV=Orientierungsverlust

Aus der Welt des Luftsports – Neues aus der FAI

Der weltweite Dachverband FAI, 1905 als nicht staatliche, gemeinnützige Organisation gegründet und vom Internationalen Olympischen Komitee (IOC) anerkannt, ist für den gesamten Luftsport und für die Zertifizierung von Weltrekorden in der Luft- und Raumfahrt zuständig. Sein Tätigkeitsspektrum umfasst die Bereiche Ballone und Luftschiffe, Motorflug, Segelflug, Helikopterflug, Fallschirmspringen, Modellflugzeugbau, Kunstflug, Drachenfliegen, Ultraleichtflugzeug und Motorschirmfliegen, Amateurbau von Luftfahrzeugen, Muskelkraftflugzeuge, Gleitschirmfliegen und alle anderen sportlichen Aktivitäten im Bereich von Luft- und Raumfahrt.



Webseite der World Air Games Dubai 2015 online

Die FAI lädt ein, die Webseite der FAI World Air Games Dubai 2015 zu besuchen. Diese wird von den Gastgebern, der Emirates Aerosports Federation (EAF), verwaltet und bietet Zugang zu wichtigen Informationen über die Spiele, die vom 1. bis 12. Dezember 2015 stattfinden. Zehn Luftsportarten stehen auf dem Programm: Kunstflug,

Modellflug, Ballone (Heißluftballone und Luftschiffe), selbst gebaute Flugzeuge, Allgemeine Luftfahrt, Segelflug, Ultraleichtflugzeuge und Motorschirme, Fallschirmspringen, Gleitschirmfliegen und Helikopter. Die FAI möchte in Dubai die "FAI World Air Games Champions" ermitteln, den Flugsport der Öffentlichkeit präsentieren, Interesse am



Luftsport wecken sowie Fernsehen Foto: World Air Games und Medien eine attraktive Plattform bieten.

www.worldairgames.aero

Juni-Ausgabe des Umweltnewsletters online

Die FAI-Umweltkommission hat einen neuen Newsletter herausgegeben, der hier erhältlich ist.

http://www.fai.org/downloads/envc/envc_newsletter_june_2015

Die aktuelle Augabe enthält folgende Themen:

- Angelo D'Arrigo Diplom Würdiger Gewinner 2015 kommt aus Russland (siehe auch Seite 15 dieser Ausgabe)
- Elektroflug Anpassung der Regularien erforderlich
- 9. Konferenz der CAFE Foundation in Santa Rosa, Kalifornien
- Kunstflug mit Elektroflugzeugen
- Umwelt-Monitoring in Abkhazia
- Ökolabels und "Grünes" einkaufen

Gleitschirmfliegen soll olympische Sportart werden

Auf Einladung des Organisationskommitees der Olympischen Spiele 2020 in Tokio haben die FAI, ihre Hängegleiter- und Gleitschirmkommission (CIVL) und der japanische Hängegleiter- und Paragleiter Verband einen Vorschlag eingereicht, Gleitschirmfliegen als olympische Disziplin aufzunehmen. Geplant sind ein Streckenflug- sowie ein Präzisionsflugwettbewerb. Über diesen und die Anträge weiterer 26 anderer Sportarten wird das Olympische Komitee entscheiden und die Entscheidung am 30. September vorlegen.

FAI und Drohnen

Nach der rasanten Entwicklung mit immer besseren und auch preiswerteren Drohnen war es logisch, dass sich auch die FAI diesem Thema widmete. Drohnen sind nunmehr offiziell in die Modellflugkommission (CIAM) aufgenommen. Eine Arbeitsgruppe soll die internationale Zusammenarbeit sicherstellen und zukünftige Wettbewerbe in dieser neuen Disziplin vorbereiten. Grundsätzliche Gedanken zum Thema, Begriffsbestimmungen und ein erster Entwurf eines Regelwerkes sind auf der FAI-Website unter www.fai.org/ciam-our-sport/drone zu finden.





Oben: Nach 5 Tagen und 5 Nächten landet Solar Impulse im Morgengrauen auf Hawaii Die längste und schwierigste Etappe beim Versuch der Weltumrundung in einem Solarflugzeug, von den Schweizer Forschern Bertrand Piccard und André Borschberg im vergangenen März begonnen, endete erfolgreich in Hawaii. André Borschberg landete die Solar Impulse 2 nach 117:52 Flugstunden über dem Pazifischen Ozean sicher in Hawaii. Von Japan aus hat das Flugzeug diese Etappe allein von der Sonne angetrieben bewältigt.

Nach 5 Tagen und 5 Nächten sowie 7.200 km Flugstrecke setzte Solar Impulse um 5:55 Uhr Lokalzeit auf dem Kalaeloa Airport auf. Pilot André Borschberg brach dabei mehrere Weltrekorde in Distanz und Dauer in der Solarluftfahrt und stellte den Weltrekord für den längsten, jemals absolvierten Einzelflug auf. Alle Weltrekorde wurden bei der Landung vom internationalen Luftfahrtverband bestätigt.

Der erfolgreiche Abschluss dieser 8. Etappe ist nicht nur der Beweis für die außerordentliche Funktionstüchtigkeit des Flugzeugs, sondern auch die Erfüllung der Vision von Solar Impulse, dass eine unbegrenzte Reichweite ohne Treibstoff – nur angetrieben von der Kraft der Sonne – kein Traum ist: Der ewige Flug ist Wirklichkeit geworden.

Für Bertrand Piccard zeigt diese beispiellose Leistung, dass, wenn es technologisch möglich ist, dass ein Flugzeug Tag und Nacht ohne Treibstoff fliegen kann, dieselben effizienten Technologien auch das Potenzial haben, im Alltag zum Energiesparen eingesetzt zu werden. Um diese Idee weiter zu verbreiten, hat Solar Impulse die Kampagne "Future is Clean" ins Leben gerufen. Die Website (www.futureisclean.org) dient als Petition, mit der die Regierungen weltweit von Clean-Tech-Lösungen überzeugt werden sollen und die bevorstehende UN-Klimakonferenz im kommenden Dezember in Paris das Kyoto-Protokoll erfolgreich erneuert.

Bertrand Piccard wird im Rahmen der Weltumrundung bei der nächsten Etappe nach Phoenix das Steuer übernehmen, bevor das Abenteuer über New York und Europa zurück an seinem Ausgangspunkt Abu Dhabi vorläufig endet.

Inzwischen hat Solar Impulse mitgeteilt, dass die Batterien während des Fluges durch Überhitzung irreparablen Schaden genommen haben. Ihr Ersatz nimmt so viel Zeit in Anspruch, dass die Fortsetzung des Fluges erst im kommenden Frühjahr stattfinden kann. Bis dahin steht das Flugzeug sicher in einem Hangar auf Hawaii.

Fluginformationen

Flug 8: Nagoya (Japan) nach Hawaii (USA); Pilot: André Borschberg; Abflug: 03:03 Uhr in Japan am 29. Juni (18:03 Uhr GMT am 28. Juni); Landung: 05:55 Uhr lokale Zeit Hawaii am 3. Juni (15:55 Uhr GMT); Distanz (flight plan): 7.212 km; Flugzeit: 117:52 h; maximale Höhe: 8.634 m; maximale Geschwindigkeit über Grund: 61.19 km/h

KF, Quelle: Solar Impulse | Fotos: © Solar Impulse | Revillard | Rezo.ch

vorbereitet.

Rechts unten:
Erleichtert nach
der schwierigsten
Etappe: Bertrand
Picard und André

Borschberg

Links unten:

In einer großen Hal-

le wird die Solar Im-

pulse überwintern

und für den Rest

der Weltumrundung

im Frühjahr 2016







Fronleichnams-Tour 2015: Drachen-Trike-Rundflug im Herzen Deutschlands

Nach meiner UL-Trike-Ausbildung 2013 sollte es 2015 die erste weitere Flugrunde werden. Regionalflüge sowie Hin-/Zurückflüge von EDRO - Schweighofen nach EDRF - Bad Dürkheim oder nach EDFV - Worms hatte ich im vergangenen Jahr schon einige Male geflogen. Jetzt sollte es also mal etwas länger und weiter sein. So machte ich meinen ersten Flugplan über ein langes Wochenende, drei bis vier Tage vom Heimatflugplatz EDRO entfernt. Wie ja jeder UL- Flieger weiß, ist man entscheidend auch auf gutes Flugwetter angewiesen, speziell bei der "offenen Version" Drachen-Trike.

Es sollte also über Pfingsten nach Hessen zum Tag der offenen Tür nach EDGA – Ailertchen gehen. Der Flugplan war ausgearbeitet, das WoMo gepackt, meine Chefstewardess bereit zur Abfahrt. Nur das Wetter hat sich wieder mal nicht an die Vorhersage gehalten. So stand das WoMo 3 Tage unbenutzt vor der Haustür. Endlich, 10 Tage später, eine neue Chance: Fronleichnam mit anschließendem Brückentag, also vier Tage frei. Der Flugplan war noch aktuell und die Wettervorhersage super!

1. Etappe A/B Am Mittwochabend ging es dann um 19:00 Uhr Ortszeit auf zur ersten Etappe von EDRO – Schweighofen nach EDRS – Bad Sobernheim. Diagonal Richtung NNO über den Pfälzer Wald, in Kaiserslautern am Fritz-Walter-Stadion und der Kontrollzone Ramstein vor-

bei, kam ich – rechtzeitig zum Sonnenuntergang (Sunset/SS) – nach 1h:20min in EDRS – Bad Sobernheim an.

Ein netter Empfang und ungläubige Blicke — wo denn so spät noch ein Flieger herkommt, wollten die Clubmitglieder wissen. Leider hatte sich unterwegs der Wind mehr und mehr gedreht, sodass ich ca. 10 min länger benötigte als berechnet. Kein Problem, die schöne Landschaft des Nahelandes, an der Nahe entlang und Bad Sobernheim, das wollte ich in 600m GND auch nicht so schnell überfliegen. Ein Landebier im Fliegerheim und ab ins Bett, denn am nächsten Morgen sollte es schon früh zur 2. Etappe nach Hessen gehn.

2. Etappe B/C Start um 7:20 Uhr bei 0 Wind auf der 04. Kurs NO, Richtung Rhein. Überquerung bei Bacharach, zur Linken die Burg in der Mitte des Rheins, Pfalzgrafen-(http://www.burg-pfalzgrafenstein.de/), dann Loreley und St. Goar zum Greifen nah. Ein unvergesslicher Ausblick. Mein morgendliches Ziel, EDGA - Ailertchen in Hessen, erreichte ich 1h 24min nach meinem Start in EDRS. Meine Chefstewardess kam bereits 30 Minuten später am Platz an, um gemeinsam mit mir in der Fliegerklause ein einzigartig gutes und dazu noch günstiges Frühstück zu genießen. In Ailertchen habe ich dann auch zum ersten Mal einen Rollweg gesehen, der auch über eine Bundesstraße führen kann. Am Platz sind Springer beheimatet, und es wird F-Schlepp durchgeführt. Hier ist es nie langweilig und immer was los.

3. Etappe C/D Zum nächsten Flug, Sonderlandeplatz Dolmar in Thüringen, startete ich am frühen Abend. Vor mir lagen 178 km in Richtung E. Nach schwächer werdender Thermik lag ein schöner ruhiger Flug zwischen 1000 ft. GND und 3500 ft. GND vor mir, allerdings hatte sich der Wind wieder mal gegen mich entschieden und blies mir genau auf die Nase. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 120 km (TAS) benötigte ich deshalb 2h:6min. Nach schöner "Bergauf"-Landung in Dolmar war ich aber, glücklich und etwas unterkühlt, in der urigen Flieger-Stube "Quax" angekommen. Obwohl das Restaurant offiziell bereits geschlossen hatte, kümmerte sich die Wirtin rührend um mich, sodass ich mich bei einer Tasse Kaffee und einer Suppe aufwärmen konnte. Hier komme ich wieder her, habe ich mir geschworen. Etwas Abflug nach Start

Unten: Rundflug-Strecke und Etappenplan







Oben links: Blick auf Türingen in ca. 2000 ft

Oben rechts: R. Konietzko in seinem Royal Trike

Fachsimpeln mit Ausbildungsleiter Jürgen Schlütter (Flugschule Dolmar) und anderen Piloten, dann ruft die Koje.

4. Etappe D/E Die geplante 4. Etappe vom Dolmar nach EDQR -Ebern-Sendelbach war schnell vorbei. Am frühen Morgen hatte ich einen Traumflug durch die schöne Fränkische Schweiz. In Ebern angekommen, stellte ich fest, dass trotz Anmeldung noch alles zugesperrt und verlassen war. Ich war halt zu früh da... Aber die schöne Bahn war frisch gemäht und lud zum direkten Weiterflug nach EDQZ – Pegnitz ein. Bei stiller Luft und atemberaubender Landschaft flog ich über viele kleine Seen nach Pegnitz. Jetzt hatten meine zwischenzeitlich angekommene Chefstewardess und ich einen langen Tag vor uns, den wir an dem kleinen Rußweiher bei Eschenbach verbrachten. Gegen 18:30 Uhr startete ich den Motor und machte mich in Richtung Sonderlandeplatz Forst-Segenthal auf.

5. Etappe E/F In Forst, südwestlich von Neumarkt, bin ich dann 1 Stunde später gelandet und wurde von den anwesenden Trike-Piloten herzlich aufgenommen. Schließlich sind dort auch drei weitere Royal Trikes gleichen Typs stationiert. Da ich mich vorher angemeldet hatte, war auch Vorstand Andreas Kratzer anwesend, mit dem wir uns bei 1-2 Landebierchen über frühere Trike-Touren ins Ausland unterhielten. Forst-Segenthal ist ein kleiner Platz mit netten Leuten, die ich auf jeden Fall wieder besuchen möchte.

6. Etappe F/G Der kommende Morgen begann bereits um 6:00 Uhr. Flugvorbereitung bei SR (Sunrise/ Sonnenaufgang) und ein früher Start in Richtung W waren geplant. Eine riesige Blumenkohlwolke nicht weit vom Startplatz und genau in meine geplante Reiserichtung machte mir die Startentscheidung nicht leicht. Ich startete und peilte die 270°an. Je höher ich kam, umso bedrohlicher sah die Gewitterwolke aus!

Ich überlegte nicht lange, flog zurück in die Platzrunde und landete zum Erstaunen meiner Frau wieder ein. Gemeinsam beobachteten wir ca. 30 Minuten lang die Entwicklung der Wolke sehr genau, bis ich zum erneuten Start aufbrach. Da noch einige Ausweichplätze auf dem Weg nach EDRO lagen, konnte ich ja den

Flug bei Gefahr abbrechen. Aber nachdem ich die Wolke hinter mir gelassen hatte, folgte ein angenehmer Flug zwischen 1000 ft GND und 4500 ft GND. Das Fränkische Seenland und der Flugplatz Schwäbisch Hall wurden nördlich umflogen, und dann, tja, dann hat sich mein GPS verabschiedet, und ich war auf die Überwachung von Langen Information (FIS) angewiesen und musste auf 5000 ft steigen, damit mein Transpondersignal gut zu erkennen war. Auch dies eine Erfahrung, die ich zum ersten Mal machte. Als ich nach ca. 3h:45min EDRO - Schweighofen sehen konnte, meldete ich erleichtert "Platz in Sicht". Nach meiner Landung in Schweighofen hatte ich drei Wetter-Warnmeldungen auf meinem Smartphone. In den Abendnachrichten kam später dann die Mitteilung, dass in Schwäbisch Hall nach einem örtlichen Gewitter die Keller vollgelaufen waren.

Ein schönes und kurzes Abenteuer hatte erfolgreich geendet, eine noch weitere Tour spukte bereits im Kopf herum ...

"Die Welt ist ein Buch. Wer nie reist, sieht nur eine Seite davon." (Augustinus)

Pilot: Robert Konietzko - D-MPOH Bodenpersonal, Verfolgerin, Chefstewardess: Verena Konietzko

| Flugstrecken: | | | |
|----------------------|---|----------------------|-------|
| A / Schweighofen | - | B / Bad Sobernheim | 90km |
| B / Bad Sobernheim | - | C / Ailertchen | 92 km |
| C / Ailertchen | - | D / Dolmar | 178km |
| D / Dolmar | - | E / Ebern-Sendelbach | 68km |
| E / Ebern-Sendelbach | - | F / Pegnitz | 64km |
| F / Pegnitz | - | G / Forst-Segenthal | 62km |
| G / Forst-Segenthal | - | A / Schweighofen | 251km |
| | | | 805km |

Links Flugplätze:

http://www.edrs.info/

http://www.fsv-ailertchen.de/flugplatz ailertchen edga.htm

http://www.flugschule-dolmar.de/

http://www.flugsportclub-ebern.de/

http://www.fvpegnitz.de/

http://www.flugplatz-forst.de/

Links Hersteller:

http://www.drachenstudio-kecur.com/ http://www.brp.com/de-de/motoren/rotax-flugmotoren **Links Sponsoren:**

http://www.kringelfritz.de

| Gerätekennblatt: | |
|-----------------------|----------------------------|
| Drachen-Trike-Muster: | Royal 912ULS |
| Drachen-Fläche: | Avant EOS 15m ² |
| Hersteller: | Kecur GmbH |
| Motor / Getriebe: | Rotax 912ULS |
| Propeller: | HTC / GFK |



Die Umweltkommission der FAI, der Welt-Luftsportorganisation, hat auf ihrer Jahrestagung ein Ultraleichtflieger-Projekt ausgezeichnet. Es handelt sich dabei um das Angelo d'Arrigo Diploma, das für besondere Verdienste und Leistungen zum Schutz der Umwelt verliehen wird. In diesem Jahr wird, ganz im Sinne von Angelo d'Arrigo, der UL-Club der technischen Univer-

sität für Luftfahrt in Moskau ausgezeichnet. Die Mitglieder haben sich an dem Projekt beteiligt, die vom Aussterben bedrohten weißen Kraniche von der Jamal-Halbinsel im Nordwesten Sibiriens zum Überwintern nach Indien und Pakistan anzuleiten. Die von Hand aufgezogenen Vögel wurden über Westsibirien und Kasachstan nach Usbekistan begleitet. Dort wurde für

sie zum ersten Mal eine alternative Überwinterungsmöglichkeit geschaffen. Auf den bisherigen Routen über Pakistan und Afghanistan sind sie durch Jäger sehr stark bedroht. Diese Kraniche ("Sterkh") nisten nur in Russland und wandern im Winter in wärmere Gebiete. Seit einigen Jahren wird dieser Migrationsflug über mehr als 1.200 Kilometer regelmäßig von russischen UL-Piloten angeführt.

Angelo d'Arrigo, der Namensgeber des Preises, italienischer Gleitschirm- und Drachenflieger, hat sich für den Erhalt seltener Vogelarten eingesetzt und beispielsweise selbst schon 2002 einen Schwarm wilder Kraniche vom Polarkreis zum Kaspischen Meer in einem Ultraleicht begleitet. Er ist mit seinem Drachen über den höchsten Berg der Welt, den Mount Everest, geflogen.

Wolfgang Lintl

Links: Ultraleichtflugzeuge führen die Kraniche in alternative Überwinterungsregionen; Foto: FAI

Weltpremiere –
Tragschrauber fliegt elektrisch

April 2013 startet die AutoGyro GmbH zusammen mit Bosch Engineering die Vision, einen elektrisch betriebenen Tragschrauber zu entwickeln. In weiterer Kooperation mit der Niedersachsen Aviation konnte das Projekt durchgeführt werden. Am 24. Juni 2015 war es dann endlich so weit: der erste rein elektrisch angetriebene Tragschrauber hob ab.

Angetrieben mit einem BOSCH

SMG 180 (80kW/200 Nm) in Verbindung mit der Ansteuerelektronik INVCON 2.3 ist der Erstflug erfolgreich in einem Cavalon vollendet worden. Ein Lithiumlonen-Akku mit einer Kapazität von 16,2Ah liefert die notwendige

Otmar Birkner, Präsident der AutoGyro-Gruppe, erklärte den Flug als einen vollen Erfolg und würdigte die Bemühungen des gesamten Teams. "Heute flogen wir das Flugzeug von morgen. Derzeit teilen wir die gleichen Herausforderungen im Hinblick auf die Reichweite

wie die Automobilindustrie, aber mit der Zeit, wird sich diese von den derzeit 30 Minuten erhöhen, und die Zukunft wird die Gegenwart werden."

Quelle und Foto: AutoGyro GmbH

Links: Erstflug am 24. Juni in Hildesheim Foto: AutoGyro GmbH



Oben: **Flightline**

Unten: Hein Sauels Final Freestyle Ganz unten: Flugplatz Gera-Leumnitz Unten rechts: Teilnehmer. Schiedsrichter und Helfer

Die Deutschen Meisterschaften im Motorkunstflug fanden in diesem lahr vom 29.06.- 04.07 auf dem Verkehrslandeplatz Gera statt. Thüringens Finanzministerin Heike Taubert eröffnete die Meisterschaft. Zusammen mit DAeC-Motorflugreferent und Wettbewerbsleiter Jürgen Leukefeld wünschte sie der Veranstaltung einen unfallfreien Verlauf sowie gutes Wetter.

Beides traf ein. Alle 4 Kategorien (Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited) konnten die im Wettbewerb vorgesehenen 4 Durch-

gänge ohne Zwischenfälle fliegen. Zusätzlich wurde am Samstag das Final Freestyle der Unlimited-Piloten aefloaen.

Das Wetter: Von Montag bis Mittwoch herrschte bestes Kunstflugwetter bei angenehmen Temperaturen und wenig Wind, am Donnerstag war es schon wärmer, am Freitag dann sehr heiß, und das Final Freestyle am Samstag wurde zur regelrechten Hitzeschlacht. Bei 35° im Schatten flirrte die Luft über den Betonplatten des Geraer Vorfeldes. Mensch und Maschine wurden bis an die Grenze der Belastbarkeit gefordert und allerorten wurde versucht, mit viel Wasser von innen und außen zu kühlen. Die Dichtehöhe zwang die Piloten, in die Freestyle-Programme zusätzliche "Höhengewinnfiguren" einzubauen – Bilanz eines Piloten nach 3 Figuren: "No altitude, no speed, no ideas."

Bis zur Abschlussfeier am Samstagabend hatten sich aber schließlich

alle akklimatisiert, und zur Musik einer eigens vom Flugplatz organisierten Band wurde noch mit dem einen oder anderen Bier die Körpertemperatur erfolgreich von innen gesenkt. Resümee der Teilnehmer: toller Fluoplatz, erstklassige Fluoplatz-Crew und ein rundum schöner Wett-

Die Sieger 2015 heißen: Wolfgang Schatz (Sportsman), Bernhard Diehl (Intermediate) und Heintje Wyczisk (Advanced). Deutscher Meister im Motorkunstflug wurde Hein Sauels vor Ulrich Pade und Martin Albrecht. Das Final Freestyle konnte Hein Sauels ebenfalls für sich entscheiden.

Alle Ergebnisse gibt es unter http://dm2015.german-aerobatics.

Weitere Infos zum Motorkunstflug unter

www.german-aerobatics.com.

Hein Sauels, Fotos: Kathi Suthau









Idyllisch am Rande des Ahrtals gelegen und eingebettet von Weinbergen, liegt auf der Bengener Heide – fast wie ein Flugzeugträger – der Sonderlandeplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler (EDRA), der vom 17. bis 19. Juli Ziel vieler Taifun-Enthusiasten war.

Vermutlich war die Sehnsucht nach Gesellschaft der am Platz stationierten Valentin Taifun 17 E, D-KCCB, Grund dafür, dass über das Wochenende noch dreizehn weitere "Valentinen" einflogen. Wegen des durchwachsenen Wetters reisten zudem noch einige Taifun-Piloten mit dem Auto an, wobei Ian Wells aus Birmingham die weiteste Anreise vorweisen konnte.

Vom bereits bekannten Dreiermodus der mittlerweile jährlich statt-findendenTaifun-Treffen — Anreise-, Vortrags- und Abreisetag — wurde dieses Jahr leicht abgewichen; bereits am Freitagabend fesselte Uli Schwenk die Zuhörer mit einem seiner so geistreichen wie kurzweiligen Vorträge.

Am Samstag begann die Vortragsreihe mit einem Referat über die

Kühlungsproblematik von Flugmotoren, das Anlass für eine lebhafte Diskussion bot. Dabei war es sehr hilfreich, dass Musterbetreuerin Cornelia Korff (www.korff-luftfahrt. de) und der Betriebsleiter der Firma Limbach Flugmotoren, Stefan Mülders (www.limflug.de), vor Ort waren und mit ihrem Fachwissen Rede und Antwort stehen konnten, unter anderem zu Fragen zu Motor und Zelle der Valentin Taifun. Nach zwei weiteren Kurzvorträgen berichtete Hans Wenzel über seinen Transatlantikflug von Aschaffenburg nach Detroit mit einer Valentin Taifun 17 E im Jahr 2014. Höhepunkt des Treffens war sicherlich das gesellige Zusammensein beim Lagerfeuer am Samstagabend unter einem klaren sommerlichen

Fachgesprächen.

Am Sonntag brachen die ehrwürdigen Dreizehn nach einem ausgiebigen Wetterbriefing dann wieder in Richtung heimatliche Flugplätze auf – die D-KCCB freut sich schon auf das nächste "Valentinen"-Treffen!

Sternenzelt und mit angeregten

Auch für das leibliche Wohl war mit dem Angebot der "Heidestube" bestens gesorgt, schon deshalb lohnt sich ein Mittags- oder Nachmittagsausflug hierher.

Abschließend ist dem Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler für die freundliche Gastfreundschaft und Carsten Heermann und Klaus Fey für die sehr gute Organisation des Treffens vor Ort zu danken – das war ein sehr schönes Wochenende!

Text: Arne-Krister Turlach, Göttingen

Photos: Michael Beck, Thomas Marr



Links: Der Flugplatz Bengener Heide voller Taifune

Valentin Taifun 17E

im Anflug auf die

28 von EDRA

Unten links: Das Cockpit der Taifun ist für Reiseflüge sehr gut ausgestattet

Unten rechts: Die Teilnehmer des Treffens rund um die Taifun von Karl Senne







Unten links: So schön sieht ein gerade restauriertes Baby III aus. (D-6004) aus Aventoft

Unten rechts: Zu einer der zwei genehmigten Auslandsreisen durfte der "Krajanek" nach Achmer Es war 1980 zu Pfingsten in Hoja (Weser). Einige wenige Freunde und Piloten des Grunau Baby trafen sich dort zum ersten Treffen. Über dieser Veranstaltung schwebte das Empfinden, Teilnehmer und Zeuge eines Farewell-Meetings für ein Segelflugzeug zu sein, das schon zu diesem Zeitpunkt einen festen Platz in der Geschichte des Segelfluges hatte. In den 1980er-Jahren flogen noch ungefähr 20 Babys in der Bundesrepublik. Tendenz sinkend.

Und wer hätte es damals für möglich gehalten. Jetzt Pfingsten 2015 in Achmer das vom Osnabrücker Verein für Luftfahrt (OVfL) hervorragend organisierte und durchgeführte 36. Baby-Treffen. Inzwischen hat sich der Bestand bei 50

Babys aller Versionen stabilisiert. Und die Zukunft ist optimistisch. So wie während des Treffens zu hören war, besteht die Hoffnung, dass noch manches hinzukommen kann. Immer wieder werden noch "Scheunenfunde" gemacht. Oder sie kommen aus dem Ausland zurück, nicht selten arg ramponiert. Wolf Hirth schätzte, von Babys aller Versionen wurden um die 10 000 Exemplare gebaut. Bei Edmund Schneider in Grunau am Fuße des Riesengebirges als auch in Lizenz im In- und Ausland. Kein Verein, der nicht mindestens eines in seiner Halle stehen hatte. Häufig war es in der fliegerischen Entwicklung das erste Flugzeug nach Typen wie SG 38 oder Zögling. Stellte schon höhere Ansprüche an die fliegerischen Fähigkeiten. War noch Anfänger-, Übungs-, aber auch schon ein Flugzeug für den Leistungssegelflug. Am Anfang standen meistens die 50 km für die Silber-C.

Das Grunau Baby war für die Vereine finanziell erschwinglich. Und wenn nicht, dann baute man es sich halt selbst. Das war nicht ungewöhnlich. In den damaligen Vereinen beherrschte man noch die dazu notwendigen handwerklichen Fähigkeiten.

Mit Beginn der Kunststoff-Ära verschwanden sie vom Himmel. Wenn auch nicht von heute auf morgen, so doch peu à peu. Nicht selten wurden sie rein aus Gaudi. Ein Fanal zum eigenen Niedergang.

Was in Achmer während des 36, Baby-Treffens zu sehen war, waren











echte Hingucker. Insgesamt kamen 13 Babys aller Versionen. Hinzu kam noch die Verwandtschaft wie Cumulus und Doppelraab. Sie fliegen ja mit Baby-Flächen. Der Doppelraab V (D-6061) erfuhr Anfang des Jahres die Auszeichnung der Erhebung in den Denkmalschutz als bewegliches technisches Kulturgut.

Auch in Achmer zeigte sich wieder, die Flugzeuge sind nicht selten älter als ihre Piloten. Aus Holland kam der älteste Gast, ein Baby II a, PH-190, 1938 in Holland gebaut von NV Vliegtuigbouw. Fliegt in Soesterberg wie im Original ohne Landehilfen. Erst ab dem Baby II b wurden Schempp-Hirth-Störklappen als Landehilfen eingebaut.

Eine Überraschung war es, dass Josef Mezera den Zlin Z-24 Krajánek (OK-8560) nach Achmer bringen durfte. Dieses Segelflugzeug gehört dem Národni Technické Muzeum, somit ist es in seiner Verfügbarkeit. In diesem Jahr darf es nur zwei Mal ins Ausland zu Oldtimer-Treffen. Das sind die VGC Rallye in Terlet und das Baby-Treffen in Achmer.

Ulf Kern und Gerd Maleschka sind bekanntlich Stammgäste beim Baby-Treffen. Und wo die beiden sind, ist der Hol's der Teufel nicht fern. Unter die Babyschar mischten sich noch eine Ka 6 und ein farbenfroher Scheibe Spatz. Sie durften mitfliegen. Mit der Typentreue nahm man es nicht ganz so streng.

Am Vorabend des Treffens fielen noch einige motorisierte Oldies ein: Stark Turbulent, Focke- Wulf Stieglitz, Stampe. Hiltrud und Claus Garthe mit ihrer Pa 18 zwang aufziehendes IMC-Wetter zur Landung auf dem Flughafen Münster/ Osnabrück. Am nächsten Tag gab es dann beim F-Schlepp wirkliche Oldi-Gespanne. Baby hinter Stampe oder Pa 18.

Der OVfL war ein hervorragender Gastgeber. Er stellte alles, was zu einem Wohlfühl-Fliegen gehört. Winden- und Lepofahrer, Startleiter, Piloten für die Schleppmaschine, Starthelfer, Unterstellplätze und ein sehr schön renoviertes Clubheim. Und am Morgen bereiteten die Frauen des Vereins, auch wenn sie über ihre Männer, Lebenspartner oder Freund nur randlich Berührung mit der Fliegerei haben, ein gutes Frühstück. Sie waren die guten Geister des



Treffens. Sie haben einen großen Beitrag zum Gelingen des Treffens geleistet. Ihnen gebührt ein großes Dankeschön.

Bei diesem Treffen hat man es auch wieder gemerkt, der OVfL ist erfahren in der Durchführung einer solchen Veranstaltung. Man spürte es in allem, die Mitglieder stehen hinter einer solchen Veranstaltung und bringen sich dafür ein.

Das nächste Baby-Treffen findet 2016 während der Woche um Pfingsten in Jezów Sudecki (einst Grunau) statt. Wer teilnehmen möchte, melde sich bitte bei Ulf Ewert, Tel. 05461/5147.

Egon-Manfred Paech

Ganz oben links: Warten am Start und natürlich Fachsimpeln

Ganz oben Mitte: Das Cockpit des "Krajanek" mit originalen Instrumenten ist sehenswert

Ganz oben rechts: Das Baby II b aus Achmer (D-5221) zeigt seine Beißerchen (Bugkupplung)

Oben: Die Bug-Deko macht dieses Baby unverwechselbar

Amethor Front Property

- 40 Jahre Erfahrung im Anhängerbau
- Qualitätsarbeit aus Rheinland-Pfalz
- Leicht, robust und zweckmäßig
- Alle individuellen Modifikationen auf Wunsch
- Von Fliegern für Flieger

Unser Preishit: Anschau Komet Eco Preis ab **6.706** EURO zzgl. MwSt. = 7.980,14 EURO

Anschau Komet Segelfluganhänger



Anschau Technik GmbH • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim +49 (0) 6707 – 91 58 10 • mail@anschau.de







Oben: Paul Guschlbauer (AUT) über den italienischen Alpen

Red-Bull-X-Alps-Wettbewerb steht für eines der härtesten und längsten Wettrennen im Flugsport weltweit.

Am 05.07.2015 trafen sich rund 30 Athletinnen und Athleten in Salzburg, um von dort mit nichts weiter als den eigenen Füßen und einem Gleitschirm nach Monaco zu kommen.

Die Route, um zehn Wegpunkte wie z.B. Zugspitze, Matterhorn oder Mont Blanc führend, beträgt 1038 km. Und schon im Voraus ist klar, dass es nicht alle bis ins Ziel schaffen werden.

Die Regeln des Wettbewerbs sind simpel: Jeder Athlet muss schnellstmöglich, fliegend oder laufend, die jeweiligen Wegpunkte abklappern. Hilfe bekommen die Wettbewerber durch jeweils einen Teamkollegen, der mit taktischer und mentaler Unterstützung beiseite steht und mit dem Auto Verpflegung und Schlafplatz transportiert.

Wie lang die Teilnehmer unterwegs sind, kann man vorher nur schwer abschätzen, deshalb gibt es keine zeitliche Beschränkung. Nach den ersten drei Renntagen scheidet alle 48 Stunden die Person auf dem letzten Platz aus.

Geflogen werden darf von 6 Uhr morgens bis 21 Uhr. Eine allgemeine Nachtruhe zwischen 22:30 und 5:00 Uhr ist Pflicht.

Für Zuschauer scheint das auf Anhieb eher schwierig verfolgbar. Wie soll man auch 30 Athleten beobachten, die kreuz und guer durch die Alpen laufen? Besonders die in

der Luft bekommt mit dem bloßen Auge ja nur selten zu sehen. Abhilfe schafft hier das Internet. Das komplette Rennen ist in Echtzeit mittels Live-Tracking zu verfolgen, via Sonderfunktionen kann man sehen, wo die Athleten sich gerade befinden, wer fliegt oder läuft, wie schnell eine/einer unterwegs ist , wie hoch und sogar wie schnell sie gerade in der Thermik steigen oder sinken.

Los geht es in der Salzburger Altstadt. Der Startschuss ertönt, und die Athleten bewegen sich im Laufschritt auf den ersten Berg zu. Die Sonne brütet über den Köpfen, mit Temperaturen von über 30 °C. Um die Mittagszeit starten die ersten Piloten unter besten thermischen Bedingungen. Ein spannendes und schnelles Rennen beginnt. Alle erreichen den 60 km entfernten Wendepunkt am Dachstein fliegend und steuern den nächsten Punkt am Chiemsee an. Ab hier fängt das Feld an sich aufzuteilen. Verschiedene Flugrouten werden ausprobiert, und ein paar Piloten schaffen es, noch innerhalb des ersten Tages den Wendepunkt am Chiemsee zu erreichen. Andere haben Pech und müssen davor landen und zu Fuß weiter. Doch noch ist lange nichts entschieden. Das gute Wetter hält sich nicht, und nach der Nachtruhe geht es bei den meisten erst mal im Regen zu Fuß weiter. So langsam lassen sich verschiedene Taktiken der einzelnen Teilnehmer erkennen. Die Kunst des Wettbewerbs liegt darin, die richtigen Entscheidungen im richtigen Moment zu treffen.

Zu Fuß ist man viel langsamer als mit dem Gleitschirm, doch müssen zum Fliegen auch die Bedingungen stimmen. Wenn es zu windig ist, regnet oder der Wind falsch steht, ist man zu Fuß eventuell besser unterweas.

Als Zuschauer bekommt man in regelmäßigen Abständen Fotos, Videos und Neuigkeiten vom Rennverlauf durch die Rennleitung auf der Webseite angezeigt.

Durch das Live-Tracking ist es dem Zuschauer möglich, die taktischen Entscheidungen der Piloten auf der Karte auf wenige Meter genau zu verfolgen.

Manch einer hofft auf gutes Flugwetter am nächsten Tag und versucht noch in den letzten Abendstunden, einen guten Startplatz für den nächsten Tag zu finden. Andere machen noch schnell einen Abgleiter ins Tal, um ein paar Kilometer weiter zu kommen.

Der Rennverlauf der ersten Tage ist packend. Nicht selten erwischt man sich dabei, dass man schon wieder - statt zu arbeiten - im Live-Tracking nachguckt, wer gerade vorne liegt. Die Piloten an der Spitze leisten sich ein enges Kopfan-Kopf-Rennen, aber auch bei den Schlusslichtern ist ein erbitterter Kampf zu sehen, da niemand ausscheiden möchte.

Langsam zeichnet sich eine Spitzengruppe ab, bestehend aus Christian "Chrigel" Maurer, Paul Guschlbauer und Sebastian Huber. Chrigel Maurer ist dreimaliger X-Alps-Gewinner und gibt den Takt vor. Der erfahrene Gleitschirmflie-



ger zeichnet sich durch eine gut kalkulierte Risikobereitschaft und ein Händchen für schwierige Bedingungen aus. Für Paul Guschlbauer ist es das dritte X-Alps, und auch in anderen Gleitschirm-Wettbewerben taucht sein Name regelmäßig auf. Sebastian Huber ist das erste Mal bei den Red Bull X-Alps dabei und überrascht alle durch seine herausragende Leistung.

Kurz vorm Ziel zieht Chrigel Maurer noch einmal richtig an und erreicht als Erster Monaco mit einer Zeit von 8 Tagen und 4 Stunden. Damit gewinnt er die Red Bull X-Alps zum vierten Mal in Folge. Als Zweiter kommt Sebastian Huber ins Ziel, der die letzten 100 km zu Fuß zurücklegt, mit einer Zeit von 8 Tagen und 22 Stunden. Paul Guschlbauer verliert durch einen taktischen Fehler viel Zeit, und seine Verfolger Antoine Girard, Gaspard Petiot und Aaron Durogati drohen ihn auf den letzten Metern zu überholen. Mit einer ungewollten Landung im Gestrüpp und einem Sprint auf den letzten Kilometern kann sich Paul Guschlbauer jedoch noch den dritten Platz sichern.

Insgesamt erreichen 19 Teilnehmer das Ziel, bevor das Rennen offiziell am 17. Juli nach knapp 12 Tagen beendet wird.

Ein Rekord für den Wettbewerb, denn noch nie haben es so viele Piloten bei den X-Alps bis nach Monaco geschafft. Im Jahre 2013 kamen zehn Teilnehmer ins Ziel, 2011 waren es lediglich zwei.

Auch die zurückgelegte Strecke ist beachtlich. Die Luftlinie der Strecke beträgt 1038 km, doch haben die Piloten welche in Monaco angekommen sind alle über 2000 km Gesamtstrecke zurückgelegt. Davon knapp 500 km zu Fuß.

Die Red Bull X-Alps sind eine gelungene Veranstaltung, die nicht nur Gleitschirmpiloten in ihren Bann zieht. Durch die in Echtzeit über-

tragene Verfolgung der Teilnehmer am eigenen Computer kann man auf der ganzen Welt mitfiebern und die unterschiedlichen Taktiken der Wettbewerbsteilnehmer analysieren. Wenn man dann noch von Zeit zu Zeit mit dem atemberaubenden Panoramafoto eines Gleitschirms über den Alpen belohnt wird, ist es kein Wunder, dass man mich und viele andere weltweit - in diesen 12 Tagen immer wieder beim Verfolgen des Rennens im Internet erwischen konnte.

Der nächste X-Alps-Wettbewerb wird voraussichtlich im Sommer 2017 stattfinden, und für mich ist klar, dass ich diesen Termin schon jetzt ganz fett in meinem Kalender anstreiche.

Alle Ergebnisse und weitere Infos finden sich auf der offiziellen Seite: www.redbullxalps.com

> Autor: TMF Fotos: © Red Bull Media House

Oben links: **Aaron Durogati** (ITA) auf der Suche nach einem guten Startplatz

Oben rechts: **Antoine Girard** (FRA) beim Start am Lago di Poschiavo (CH)

DHV Hang Gliding Meeting 2015

Vom 16. - 18. Oktober 2015 organisiert der DHV ein internationales Drachenflugtreffen in Halblech-Buching in der Nähe vom Tegelberg (Neuschwanstein).

Während der drei Tage möchte der DHV die internationale Drachenflugszene zusammenbrin-

Vorläufiges Programm: Freitag, 16. Oktober 2015

Fluglehrerpflichtfortbildung Theorie und Praxis ab 20 Uhr: Diskussion "Zukunft im Drachenfliegen" mit Herstellern, Piloten, Flugschulen/Lehrern und weiteren Interessenten

gen, um neue Ideen vorzustellen bzw. zu diskutieren. Es wäre großartig, viele Hersteller und Piloten aus aller Welt begrüßen zu können. Das Event findet bei A-I-R, Sesselbahnstraße 8, in 87642 Halblech-Buching statt. Mehr Infos unter www.dhv.de

Samstag, 17. Oktober 2015

Ausstellung Drachenflugzubehör **Testival** Flugvorführungen Vorträge

ab 20 Uhr: Party im Bannwald-

stadl



Sonntag, 18. Oktober 2015

Ausstellung Drachenflugzubehör **Testival** Flugvorführungen

im Bannwaldstadl

LESERBRIEFE



von Klaus Czesny Zeichnungen von Barbara Sussler

TRAUMEREI

Ein Flieger - nach der Wetterkarte schon glaubte, dass er morgen starte zum langersehnten weiten Flug. ar meidet abends Weib und Krug. nimmt sich die Karte nochmals wor und legt sich früh genug auf's Ohr. Doch auf dem rechten, noch dem linken kann er in Traumes Glück versinken. denn rechts da piept der Breiecks-Floh. der links jedoch will nach Bordeaux ! Nun schliesslich doch der Sandmann siegt, und unser Flieger fliegt ... und fliegt ... und fliegt ... und fliegt ... und siehe da : er landet glatt in Afrika. -Am nachsten Morgen, nach dem Bangen : der Hismel ist ganz grau verhangen. Im Radio der Srecher knapp : "Das Tief zieht heute noch nicht ab." Moral : Die Me-te-o-ro-lügen



verhelfen zu den schönsten Flügen, doch ob im Traum oder real, das ist den Typen ganz egal.



KLEINANZEIGEN

Wassmer 51A, Bj.73, Werk-Nr.74, TT 903 h, 150 PS Lyc. Annex II, Standort:EDRH, Preis: VB, Tel.: 0177-8510010

Cessna 150(A), Bj.1960, weiß, ca. 4600 Std, ca. 4500 Ldg, Motor: O200, ca. 720 Std, Kompression 72-76-75-76, Avionik: Transponder KT76A mit Höhencodierung, Funk KY195B, Funknavigation VOR RN-242A, GPS Garmin 100, künstl. Horizont, Kreiselkompass, Wendezeiger(Libelle), JNP bis 5.2016, Hohlraumversiegelung vor 2



Jahren erneuert, über 10 Jahre in meinem Besitz, monatlich geflogen, gutmütige Flugeigenschaften, einfach zu fliegen, ideal für Scheinneulinge, in gute Hände abzugeben. 15TEuro. Tel. 0170/28 10 532 nach 16 Uhr

IMPRESSUM

LuftSport August/September 2015

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V. Harzburger Str. 1, 28205 Bremen Tel.: 0421-4985825 Mail: wolfgang.lintl@t-online.de,

www.daec-bremen.de Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V. c/o Heike Eberle Höhen 18, 21635 Jork E-Mail: info@lsv-hh.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127 Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.
Märkischer Weg 48, 30179 Hannover
Tel.: 0511-601060, Fax: 0511-6044929
Mail: info@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortliche Redakteurin: Renate Neimanis (R.N.)

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim Tel.: 06751-856324-0 Fax 06751-856324-1 Mail: info@lsvrp.de, www.lsvrp.de

Verantwortliche Redakteurin Anette Weidler (AW)

Ständige freie Mitarbeiter: Gerhard Allerdissen, Maria Bechtel-Fey, Klaus Burkhard (KB), Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ludwig Feuchtner, Evelyn Fey, Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Didier Givois, Regina Glas, Helen Grob, Renate Heege, Gerhard Kaltenegger, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Gaidis Neimanis (G.N.), Egon-Manfred Paech, Hein und Heike Sauels, Pierre Schmitt, Dr. Reiner Schröer, Lothar Schwark, Peter F. Selinger (PFS), Simine Short, Kathi Suthau, Uli Thielmann, Carl Otto Weßel, Gerhard Wöbbeking.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Bill Batesole, Michael Beck, Klaus Czesny, Ernst Eymann, A. Fischer, Werner Heckmann, Eberhard Heiduk, Bert Henn, Dietmar Hepper, Gerd Hüls, Ilona Kemme, Robert Konietzko, Verena Konietzko, Julia Künne, E. Lobenstein, Thomas Marr, Frank Pullig, Wolfgang Löffler, Phillip Schuld, Rolf Struckmeyer, Hans Tacke, Ursel Themann, Arne-Krister Turlach, Erich Ulrich, u.v.m.

Verlag:

Eqip Werbung & Verlag GmbH Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn

Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de

Chefredakteur: Klaus Fey (KF)
Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare

Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 13 vom März 2015 ; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht dieser Ausgabe liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig, für Themen mit überregionalem Bezug der Verlag. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe von LuftSport erscheint am 1. Oktober 2015; Redaktions- und Anzeigenschluss ist am 9. September 2015

Dynatec Hoistline®

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline "V4" Mit 3.200 daN Tragkraft!

Wir stellen Dynatec Seile für sehr viel verschiedene Anwendungsbereiche her. Und mit jedem neuen Bereich lernen wir für alle anderen dazu. Die neue Hoistline "V4" ist das Ergebnis aller Erkenntnisse aus diesen vielen verschiedenen Praxisgebieten. So entsteht ein spezielles profiliertes, optimiert konstruiertes und mit der neuesten Technik imprägniertes Startseil der vierten Generation. Damit bietet Ihnen die neue Hoistline "V4" die größte Performance, die größte Sicherheit und die beste Lebensdauer die wir jemals hatten.

| Sell-Nenndurchmesser | Mindestbruchkraft | ca. Gewicht per 100 m |
|----------------------|-------------------|-----------------------|
| Hoistline "V4" 5 mm | 3.200 daN | 1,40 kg |



Hoistline "orange"

Die neue Hoistline "orange" unterscheidet sich durch den Einsatz eines völlig neuen Beschichtungssystems von den bisherigen Startseilen. Mit der neuartigen "selbstschmierenden" Oberfläche ist eine deutlich höhere Lebensdauer zu erwarten. Auch sie ist wie alle bisherigen Hoistline Startseile thermisch gereckt, um die optimale Dehnung und Tragkraft zu erreichen.

| Self-Nenndurchmesser | Mindestbruchkraft | ca. Gewicht per 100 m |
|-------------------------|-------------------|-----------------------|
| Hoistline "orange" 5 mm | 2.700 daN | 1,40 kg |



Hoistline "vellow"

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen Querweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline "orange" gemischt werden.

| Seil-Nenndurchmesser | Mindestbruchkraft | ca. Gewicht per 100 m |
|-------------------------|-------------------|-----------------------|
| Hoistline "yellow" 6 mm | 3.200 dsN | 1,60 kg |



Hoistline "Groundline"

Die Hoistline "Groundline" ist ein Packlagenseil für die ersten Lagen auf der Seiltrommel. Für diesen Einsatzzweck wurde sie speziell entwickelt. Auf die ersten Lagen der Seiltrommel wirkt ein besonders hoher Druck. Dadurch kann es zu entsprechenden Verformungen oder auch Beschädigungen an den Seilen dieser ersten Lagen kommen. Um den finanziellen Verlust dabei gering zu halten, haben wir ein neuartiges Seil für diesen Einsatzzweck entwickelt. So ist die "Groundline" besonders druckstabil und abriebfest. Zudem ist sie deutlich günstiger als die Hoistline Startseile. Wichtig ist, dass die "Groundline" so aufgespult werden muss, dass beim Start noch genügend Dynatec Hoistline Schleppseil auf der Trommel verbleibt, um die nötigen Kräfte zu übertragen. Die Groundline ist problemlos mit dem "normalen" Hoistline Spleiß mit jeder anderen Hoistline zu verbinden.

| Seil-Nenndurchmesser | ca. Gewicht per 100 m |
|-----------------------------|-----------------------|
| Hoistline "Groundline" 5 mm | 1,25 kg |



- rund 80% leichter als Drahtseil
- · sehr hohe Bruchfestigkeit
- höhere Lebensdauer als Drahtseil.
- · besonders gut spleißbar
- wesentlich einfacheres Handling
- leichteres Ausziehen

Vorseilsystem

Vorseil







- Beiderseits Schlaufen mit Ovalring und Doppelringpaar
- Besonders steif

Zwischenseil

- ca. 14 mm
- 10 Meter lang
- Beiderseits
 Schlaufen
- Optimale Dehnung
- roter oder grüner
 Kennstreifen

| Artikel | Gewicht |
|---|---------|
| Vorseil 3 Meter Eine Seite Ovalring Andere Seite Doppelringpaar | 0,5 kg |
| Zwischenseil 10 Meter Beide Seiten Schlaufe | 1,4 kg |



Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Info@lippmann.de

Tel: 040 - 797 005 - 0 Fax: 040 - 797 005 - 25

Die Vielfalt des Fliegens...

Ausbildung, Fortbildung, Streckenflug, Kunstflug oder einfach zum Spaß! Offen für alle, unkompliziert, zeitlich flexibel, ergebnisorientiert. Die ideale Ergänzung oder Alternative zum Verein.







Segelflug **Motorflug** Motorsegler Charter **Ultraleicht** Modellflug und vieles mehr ...



1 x DUO Discus xlt mit Heimkehrhilfe für große Piloten 1 x Duo Discus xT – mit Heimkehrhilfe 3 x ASK 21 – kunstflugtauglich 1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig 1 x ASG 29 E - mit Heimkehrhilfe

1 x ASW 28-18 E – mit Heimkehrhilfe 1 x ASW 28

1 x Ka 6 E

1 x Robin DR 400 Regent 2 x Robin DR 400/180 1 x Katana DA 20 1 x HK 36 Super Dimona 1 x Pelican (UL)



Achtung: vor der Saison auf der Südhalbkugel – rechtzeitig an die Eigenstartereinweisung oder -erhaltung denken



36129 Gersfeld /Rhön Telefon: (06654)364 Mobil: (0171) 720 72 80 (06654)8192 Fax:

info@fliegerschule-wasserkuppe.de E-Mail:

Fliegerschule Wasserkuppe

